

## Nr 120.

Ankom till riksdagens kansli den 7 maj 1926 kl. 2 e. m.

*Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen under tionde huvudtiteln gjorda framställningar rörande anslag till kommerskollegium och navigationsskolorna jämte i dessa ämnen väckta motioner.*  
(1:a avd.)

1:o) I förslaget till riksstat för budgetåret 1926—1927 har Kungl. Maj:t under tionde huvudtiteln (punkt 3 av det vid statsverkspropositionen fogade statsrådsprotokollet över handelsärenden den 7 januari 1926) upptagit ordinarie förslagsanslaget till kommerskollegium med oförändrat belopp 511,040 kronor.

Beträffande utredningen i ärendet får utskottet hänvisa till sid. 6—14 av åberopade statsrådsprotokollet.

I sammanhang med förevarande ärende har utskottet till behandling förehåft dels en inom första kammaren väckt motion nr 181 av herrar *C. Lindley m. fl.* dels ock följande inom andra kammaren väckta motioner, nämligen nr 144 av herrar *A. Å:son Törnkvist* i Karlskrona och *O. W. Lövgren* i Nyborg, nr 256 av herr *E. Lithander* samt nr 257 av herrar *E. Lithander* och *O. W. Lövgren* i Nyborg.

Motioner.

I den av herr Lindley m. fl. väckta motionen har hemställts, att riksdagen måtte i den föreslagna staten för kommerskollegium vidtaga sådana förändringar att i stället för avlöning till ett sjötekniskt biträde med placering i lönegrupp B 24 upptages avlöning till en nautisk statskonsulent med placering i lönegruppen B 26 eller den högre lönegrad, som kan komma i fråga.

Herrar Törnkvist i Karlskrona och Lövgren i Nyborg hava i sin förenämnda motion hemställt, att riksdagen måtte hos Kungl. Maj:t begära skyndsamt utredning av frågan om överflyttande från kommerskollegium till socialstyrelsen av de sjöfartskontrollen rörande frågor, som enbart eller i övervägande grad röra arbetarskyddet, samt att för riksdagen snarast framlägges förslag till sådan överflyttning i den omfattning, som genom utredningen kan ådagaläggas vara ändamålsenlig.

Vidare har herr Lithander i sin motion II: 256 hemställt, att staten för kommerskollegium minskas med ett belopp motsvarande indragning av navigationsskoleinspektörsbefattningen.

Slutligen har i den av herrar Lithander och Lövgren i Nyborg väckta motionen hemställts, att riksdagen måtte i den föreslagna staten för kommerskollegium vidtaga sådana förändringar, att i stället för avlöning till ett sjötekniskt biträde med placering i lönegrupp B 24 upptages avlöning till en sjöteknisk statskonsulent med placering i lönegruppen B 26 eller den högre lönegrad, som kan komma i fråga.

I fråga om de skäl, motionärerna anfört till stöd för sina framställningar får utskottet hänvisa till motionerna.

Utskottet har med stöd av § 46 riksdagsordningen infordrat vid detta utlåtande såsom bilagor fogade yttranden från kommerskollegium och socialstyrelsen över motionen nr II: 144 (Bil. A och B).

*Utskottets  
yttrande.*

Utskottet vill erinra om att frågan om omorganisation av kommerskollegium är föremål för utredning och att förslag härom inom en nära framtid torde komma att föreläggas riksdagen. Vid sådant förhållande har utskottet icke ansett sig böra nu föreslå några åtgärder, som kunna i en eller annan riktning föregripa nämnda utredning.

Av nu angivna skäl finner sig utskottet icke kunna tillstyrka de motionsvis väckta förslagen om förändrad placering i lönegrad av det sjötekniska biträdet eller om indragning av navigationsskoleinspektören. Utskottet förutsätter emellertid, att de av motionärerna anförda synpunkterna vid den pågående utredningen komma under omprövning.

Vad beträffar det i motionen II: 144 väckta förslaget om skyndsamt utredning av frågan om överflyttande från kommerskollegium till socialstyrelsen av de sjöfartskontrollen rörande frågor, som enbart eller i övervägande grad röra arbetarskyddet, förutsätter utskottet, att jämväl detta spörsmål upptages till prövning vid nyssnämnda utredning rörande kommerskollegii omorganisation. Utskottet vill i detta sammanhang erinra om att även frågan om en omorganisation av socialstyrelsen snart nog torde bli föremål för utredning. Enligt utskottets mening är under sådana förhållanden någon särskild åtgärd från riksdagens sida i den av motionärerna behandlade frågan icke nu påkallad.

Utskottet, som icke funnit anledning till erinran mot Kungl. Maj:ts förslag rörande anslaget till kommerskollegium, får hemställa,

a) att riksdagen må i enlighet med Kungl. Maj:ts förslag och med avslag å herrar Lindleys m. fl. motion I: 181, herr Lithanders motion II: 256, i vad den avser förevarande anslag, samt herrar Lithanders och Lövgrens i Nyborg motion II: 257 i riksstaten för budgetåret 1926—1927 uppföra ordinarie förslagsanslaget till kommerskollegium med oförändrat belopp 511,040 kronor;

b) att herrar Törnkvists i Karlskrona och Lövgrens i Nyborg motion II: 144 må anses besvarad genom vad utskottet här ovan anfört.

2:o) I den till riksdagen den 7 januari 1926 avlåtna statsverkspropositionen har Kungl. Maj:t under tionde huvudtiteln (punkt 9 i det vid propositionen fogade statsrådsprotokollet över handelsärenden samma dag) föreslagit riksdagen att

dels besluta, att å övergångsstat skola från och med den 1 juli 1926 uppföras följande befattningar vid navigationsskolan i Härnösand, nämligen:

1 lärare vid navigationsavdelning,

1 » » maskinistavdelning;

dels fastställa följande stater för navigationsskolorna i riket, att gälla från och med den 1 juli 1926:

**Ordinarie stat för navigationsskolorna i riket.**

	Lön	Tjänstgöringspenningar	Orstillsägg	Arvoden	Summa
	Kronor	Kronor	Kronor	Kronor	Kronor
1 föreståndare .....	3,050	1,950	—	—	5,000
3 » .....	9,150	5,850	—	—	15,000
1 » .....	2,850	1,650	—	—	4,500
1 lärare vid navigationsavdelning .....	2,150	1,050	300	—	3,500
9 » » .....	19,350	9,450	2,700	—	31,500
1 » » .....	2,150	1,050	—	—	3,200
1 » » .....	2,150	1,050	—	—	3,200
1 » » maskinistavdelning .....	2,150	1,050	300	—	3,500
3 » » .....	6,450	3,150	900	—	10,500
Arvoden till extra lärare i sjökaptensklasser, beräknade å 150 kronor för undervisningstimme per vecka (150×30) .....	—	—	—	—	4,500
Arvoden till extra lärare i sjökaptens- och styrmansklasser, beräknade å 120 kronor för undervisningstimme per vecka (120×92) .....	—	—	—	—	11,040
Arvode till 1 extra lärare i skepparklass .....	—	—	—	1,200	1,200
Arvoden till extra lärare i skepparklasser, beräknade å 40 kronor för undervisningstimme per vecka (40×12) .....	—	—	—	—	480
Arvode till extra lärare i 1:e och 2:e maskinistklasser, beräknade å 150 kronor för undervisningstimme per vecka (150×128) .....	—	—	—	—	19,200
Arvoden till extra lärare i 1:e och 2:e maskinistklasser, beräknade å 120 kronor för undervisningstimme per vecka (120×118) .....	—	—	—	—	14,160
Arvoden till 3 extra lärare i 3:e maskinistklasser .....	—	—	—	1,200	3,600
Arvoden till extra lärare i hälso- och förbandslära, beräknade å 7 kronor 50 öre för varje timmes undervisningsskyldighet (7.50×440) .....	—	—	—	—	3,300
Till böckers, undervisningsmateriells och andra inventariers underhåll och förökande samt till utgifter för bränsle, lyshållning m. m. ....	—	—	—	—	9,850
1 examensförrättare i 1:e och 2:e maskinistklasser .....	—	—	—	1,200	1,200
Till extra lärarkrafter vid behov, vikariatsarvoden m. m. enligt överstyrelsens bestämmande .....	—	—	—	—	9,000
Till Kungl. Maj:ts disposition .....	—	—	—	—	1,010
Summa kronor .....	—	—	—	—	158,440

## Övergångsstat för navigationsskolorna i riket.

	Lön Kronor	Tjänstgöringspenningar Kronor	Summa Kronor
1 lärare vid navigationsavdelning .....	2,150	1,050	3,200
1 » » maskinistavdelning .....	2,150	1,050	3,200
Summa kronor	4,300	2,100	6,400

## Anmärkningar till förestående stater.

1:o. För föreståndare kan avlöningen efter 5 år höjas med 500 kronor och efter 10 år med ytterligare 500 kronor. För ordinarie lärare kan efter 5, 10 och 15 års tjänstgöring avlöningen höjas varje gång med likaledes 500 kronor. Av varje ålderstillägg räknas 350 kronor till lönen och 150 kronor till tjänstgöringspenningarna.

2:o. Beträffande föreståndares och lärares rätt till åtnjutande av de i staten uppförda avlöningsförmåner gäller vad därom särskilt finnes stadgat.

3:o. Föreståndare åtnjuter fri bostad, som upplåtes av den stad, där skolan är belägen.

*dels ock* under riksstatens tionde huvudtitel, med uteslutande av det under avdelningen B uppförda ordinarie anslaget till navigationsskolorna, under samma avdelning uppföra

ej mindre under rubriken »Navigationsskolorna» ett ordinarie anslag å 158,440 kronor,

än även under rubriken »Övergångsstat för navigationsskolorna» ett ordinarie anslag å 6,400 kronor.

Beträffande utredningen i ärendet får utskottet hänvisa till sid. 23—43 i statsrådsprotokollet.

## Motioner.

Utskottet har i sammanhang med förevarande ärende till behandling förehåft följande motioner, nämligen inom första kammaren nr 124 av herr *E. A. Enhörning m. fl.* och nr 126 av herrar *E. A. Enhörning* och *S. Luterkort* samt inom andra kammaren nr 101 av herrar *P. Pehrsson* och *E. Röing* och nr 256 av herr *E. Lithander*.

I den av herr Enhörning m. fl. väckta motionen I: 124 har hemställts, att riksdagen måtte besluta, att indragningen av sjökaptensklassen och förstemaskinistklassen vid navigationsskolan i Härnösand icke skall äga rum.

Herrar Enhörning och Luterkort hava i sin förenämnda motion I: 126, vilken är likalydande med herrar Pehrssons och Röings omförmälda motion, hemställt, att riksdagen ville besluta

dels att anhålla, att Kungl. Maj:t ville låta verkställa en allsidig utredning, huru befälsutbildningen för den svenska handelsflottan må kunna lämpligen ordnas, och vidtaga de åtgärder, som med anledning av denna utredning kunna visa sig erforderliga,

dels att bevilja ett anslag av 40,000 kronor för nästkommande budgetår för främjande av skolskeppsverksamheten i enlighet med av Kungl. Maj:t lämnade närmare bestämmelser.

Slutligen har herr Lithander i sin förberörda motion hemställt, beträffande statförslaget,

att staten för navigationsskolorna ökas med ett belopp utgörande kostnaden för förläggning till Göteborg av ytterligare en sjökaptens- och en styrmansklass och anordnandet därstädes av 15 veckotimmars undervisning i radiotelegrafi, vartill kommer ett anslag av 1,500 kronor till examensförrättare i sjökaptens- och styrmansklasserna,

att denna stat minskas med ett belopp motsvarande indragning av en styrmansklass vid navigationsskolan i Härnösand och härav följande besparing i avlöningsbeloppet till föreståndaren vid nämnda skola.

Beträffande de skäl, motionärerna anfört till stöd för sina framställningar, får utskottet hänvisa till motionerna.

Det ordinarie anslaget till navigationsskolorna var i riksstaten för budgetåret 1923—1924 upptaget med 178,645 kronor. På förslag av Kungl. Maj:t i 1924 års statsverksproposition sänkte riksdagen anslaget för budgetåret 1924—1925 till 168,500 kronor, med vilket belopp anslaget också är upptaget i riksstaten för innevarande budgetår. I samband med berörda sänkning godkände riksdagen ny stat för navigationsskolorna. Enligt denna stat avses av anslaget 86,300 kronor till löner åt föreståndare och ordinarie lärare, 61,140 kronor till arvoden åt extra lärare, 9,850 kronor till böckers, undervisningsmateriels och andra inventariers underhåll och förökande samt till utgifter för bränsle, lyshållning m. m., 1,200 kronor till arvode åt en särskild examensförrättare i vissa klasser, 9,000 kronor till extra lärarkrafter vid behov, vikariatsarvoden m. m., varjämte återstående beloppet, 1,010 kronor, ställts till Kungl. Maj:ts disposition.

Kungl. Maj:t.

De i staten upptagna särskilda posterna, med bortseende från de tre sist nämnda anslagsbeloppen, fördela sig på vederbörande navigationskolor sålunda:

navigationsskolan i Stockholm .....	kronor	34,590
» Göteborg .....	»	50,680
» Malmö .....	»	31,590
» Härnösand .....	»	27,300
» Kalmar .....	»	13,130.

Av dessa skolor äro de fyra förstnämnda fullständiga, d. v. s. inrymma såväl en navigationsavdelning för utbildande av däcksbefäl som en maskinistavdelning för utbildande av maskinbefäl. Vid navigationskolan i Kalmar finnes däremot endast navigationsavdelning. Navigationsavdelning omfattar sjökaptens-, styrmans- och skepparklass, maskinistavdelning 1:e maskinist- (övermaskinist-), 2:e maskinist- och 3:e maskinistklass. Lärokursen i skepparklass och 3:e maskinistklass pågår omkring tre månader, under det att undervisningen i övriga klasser pågår ett läsår, fördelat på höst- och vårtermin.

Vid varje navigationsskola finnes en föreståndare, som jämväl under-

visar i sjökaptensklassen. Föreståndare utnämnes av Kungl. Maj:t. Därjämte finnas vid varje skola en eller flera, vid samtliga skolor tillhoppa 18, ordinarie lärare, som utnämnas av överstyrelsen för skolorna. Såsom överstyrelse fungerade marinförvaltningen till och med år 1919, varefter kommerskollegium övertagit uppdraget. Överstyrelsen förordnar i staten avsedda extra lärare vid skolorna, och härvid brukar sex månaders uppsägningstid förbehållas.

Direktion för navigationsskola utses av stadsfullmäktige i den stad, där skolan är förlagd. Staden tillhandahåller därjämte enligt åtagande vid skolans upprättande lokal för skolan samt bostadslägenhet för föreståndaren.

Elev vid navigationsskola erlägger vissa mindre avgifter till skolan. Dessa användas, i den mån den skolan tillkommande delen av anslaget till böckers, undervisningsmateriels och andra inventariers underhåll och förökande samt till utgifter för bränsle, lyshållning m. m. befinnes otillräcklig, såsom bidrag för nämnda ändamål.

Navigationsskolornas nuvarande organisation grundar sig på beslut av 1911 års riksdag. Före omorganisationen funnos i riket 10 navigations-skolor, förlagda till Stockholm, Göteborg, Malmö, Härnösand, Strömstad, Karlshamn, Kalmar, Västervik, Visby och Gävle. Av dessa voro endast de fyra förstnämnda försedda med såväl navigations- som maskinist-avdelning; de övriga sex hade endast navigationsavdelning.

Under behandlingen av omorganisationsfrågan framfördes från olika håll krav på en minskning av skolornas antal. Till stöd härför anfördes huvudsakligen, att vid ett mindre antal skolor skulle undervisningen antagligen kunna ordnas på ett rationellare och mera likformigt sätt, större säkerhet vinnas för att goda lärarkrafter alltid funnes att tillgå samt inspektionen underlättas. Häremot betonades å andra sidan, att det för eleverna vore en fördel, att en skola funnes ej långt från hemorten och att skolor voro förlagda till mindre städer med billiga levnads-kostnader. Vidare framhölls det intresse för sjömansyrket, som tillvaron av en navigationsskola i synnerhet i en mindre stad framkallade och underhöll hos traktens yngre manliga befolkning, vilket vore av vikt för anskaffandet av dugligt och tillräckligt fartygsbefäl.

Frågan om navigationsskolornas omorganisation framlades redan vid 1910 års riksdag i en proposition (nr 103), som byggde på ett bibehållande av det dittillsvarande antalet skolor och dessas förläggning. Denna proposition vann emellertid icke riksdagens bifall. Vid anmälan av beslutet anförde riksdagen, bland annat, att åtskilliga skäl funnes såväl för som emot en starkare begränsning av skolornas antal. Olika hade också uppfattningarna varit beträffande frågan om huru många skolor borde bli fullständiga samt om jämte de fullständiga skolorna även mindre skolor skulle finnas inrättade. Enligt vad riksdagen hade sig bekant, hade från intresserat håll uttalats den meningen, att jämte några få fullständiga

skolor borde till kustbefolkningens tjänst finnas skolor, omfattande endast skeppar- och 3:e maskinistklasser, vilka skolor skulle antingen vara ständigt förlagda till vissa platser eller ock flyttande. Å andra sidan kunde sättas ifråga, huruvida icke det omtalade behovet av ett antal mindre skolor skulle kunna helt eller delvis tillgodoses genom anordnande av dubbla kurser för skeppare och 3:e klass maskinister vid de fullständiga skolorna. Vid övervägande av frågan om navigationsskolornas antal hade riksdagen för sin del funnit starka skäl tala för största möjliga begränsning av detsamma. Härigenom skulle enligt riksdagens mening vinnas såväl en betydande besparing å navigationsskolornas stat som ock större möjligheter att erhålla skickliga lärare, varjämte bättre och rikhaltigare undervisningsmateriel då skulle kunna tillhandahållas.

Till 1911 års riksdag framlade Kungl. Maj:t ett nytt förslag i ämnet (proposition nr 167), enligt vilket skolornas antal skulle begränsas till 7, förlagda till Stockholm, Göteborg, Malmö, Härnösand, Kalmar, Gävle och Västervik. Riksdagen beslöt emellertid indragning av jämväl de två sistnämnda skolorna.

Sedan Kungl. Maj:t den 5 oktober 1923 beslutat, att 3:e maskinistklassen vid navigationsskolan i Malmö och en 2:e maskinistklass vid navigationsskolan i Stockholm från och med den 1 januari 1924 skulle indragas, finnas följande klasser inrättade vid de nu förefintliga navigationsskolorna:

Navigationsskolan i	K l a s s e r					
	Sjö- kaptens-	Styr- mans-	Skeppar-	1:e maski- nist-	2:e maski- nist-	3:e maski- nist-
Stockholm .....	1	2	1	1	1	1
Göteborg .....	2	2	1	2	2	1
Malmö .....	1	2	1	1	1	—
Härnösand .....	1	1	1	1	1	1
Kalmar .....	1	1	1	—	—	—
Summa	6	8	5	5	5	3

Antalet elever i de olika klasserna är mycket växlande. Jämlikt vid 1911 års omorganisation givna riktlinjer tillser emellertid överstyrelsen, att elevantalet icke i någon klass överstiger 24. Ett större antal har nämligen ansetts omöjliggöra det personliga handledande av eleverna, som i ett flertal läroämnen erfordras.

Kungl. Maj:ts nu föreliggande förslag innebär, att sjökaptensklassen och 1:e maskinistklassen vid navigationsskolan i Härnösand skulle från och med utgången av innevarande läsår indragas, varigenom antalet ordinarie lärarbefattningar vid sagda skola skulle kunna minskas med två samt

arvoden till extra lärare — tillhoppa 3,660 kronor — inbesparas. Härutöver bortföle dyrtidstillägg och tillfällig löneförbättring å sistnämnda arvoden. Då emellertid en indragning av de båda ordinarie lärarbefattningarna endast kan ske i mån av uppstående ledighet å samma befattningar, hava de synts Kungl. Maj:t böra tillsvidare uppföras å övergångsstat och har härför beräknats ett särskilt anslag å 6,400 kronor.

*Utskottets  
yttrande.*

Vad först beträffar förslaget om indragning av sjökaptens- och förstemaskinistklasserna vid navigationsskolan i Härnösand har utskottet icke kunnat undgå att hysa stora betänkligheter mot vidtagandet av en dylik åtgärd. Det kan nämligen icke bortses från att den föreslagna indragningen torde komma att medföra endast obetydlig besparing för statsverket samt att det icke lär vara uteslutet att undervisning i nämnda klasser inom kort åter behöver ordnas vid navigationsskolan i Härnösand. Härtill komma åtskilliga svårigheter av rent praktisk art. Utskottet syftar här närmast på olägenheterna för eleverna vid skolan av att behöva företaga ombyte av läroanstalt, då undervisning i samtliga klasser, icke vidare skulle lämnas i Härnösand. Ur organisatorisk synpunkt måste även en fullständig navigationsskola anses vara en avgjord fördel. Därtill kommer att elevantalet vid skolan under de senaste åren visat tendens att ökas.

Då utskottet sålunda icke kunnat biträda Kungl. Maj:ts förslag ifråga om indragning av vissa klasser i navigationsskolan i Härnösand, följer härav att utskottet ej heller kan biträda det av herr Lithander i motionen II: 256 framlagda förslaget om överflyttande av vissa klasser från denna skola till motsvarande läroanstalt i Göteborg m. m.

Vad därefter angår det i motionerna I: 126 och II: 101 framlagda förslaget, att riksdagen skulle anhålla, att Kungl. Maj:t måtte låta verkställa en allsidig utredning, huru befälsutbildningen för svenska handelsflottan må kunna lämpligen ordnas, samt bevilja ett anslag av 40,000 kronor för främjande av skolskeppsverksamheten, vill utskottet erinra om att nämnda spørsmål tidigare varit föremål för behandling inom riksdagen. Uti inom båda kamrarna väckta motioner vid 1925 års riksdag hemställdes sålunda, att riksdagen måtte hos Kungl. Maj:t anhålla om utredning i berörda hänseende och för riksdagen framlägga det förslag, vartill utredningen kunde giva anledning. Första kammaren beslöt med anledning härav begära en allsidig utredning, varemot andra kammaren fattade beslut om utredning om och i vilken mån den segelfartygstjänst, som fordrades för inträde vid navigationsskolorna, och för erhållande av styrmansbrev och skepparbrev, kunde minskas utan att därigenom befälets duglighet äventyrades (jfr första kammarens andra tillfälliga utskotts utlåtande nr 6 och andra kammarens tredje tillfälliga utskotts utlåtande nr 3). På grund av kamrarnas olika beslut förföll frågan.

I anslutning till de synpunkter, som tidigare anförts inom riksdagen



rörande detta spörsmål, måste jämväl utskottet finna det av motionärerna framställda kravet på en utredning vara förtjänt av beaktande. I likhet med motionärerna finner utskottet det lämpligast, att en allsidig utredning av frågan åstadkommes. Däremot kan utskottet icke tillstyrka, att anslag för främjande av skolskeppsverksamheten skulle utan föregången närmare utredning av riksdagen beviljas.

Anslaget till navigationsskolorna synes, på grund av vad utskottet här-  
ovan anfört, böra för budgetåret 1926—1927 uppföras med oförändrat  
belopp. Anslaget torde alltså böra i riksstaten för budgetåret 1926—  
1927 uppföras med 168,500 kronor.

Utskottet hemställer,

a) att riksdagen må med bifall till herr Enhörnings m. fl. motion I: 124 samt med avslag å herr Lithanders motion II: 256, i vad den avser anslag till navigationsskolorna i riksstaten för budgetåret 1926—1927 uppföra ordinarie anslaget till navigationsskolorna med oförändrat belopp, 168,500 kronor;

b) att riksdagen må i anledning av herrar Enhörnings och Luterkorts samt herrar Pehrssons och Röings motioner I: 126 och II: 101 i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t ville låta verkställa en allsidig utredning av frågan, huru befälsutbildningen för den svenska handelsflottan må kunna lämpligen ordnas och vidtaga de åtgärder, som med anledning av denna utredning kunna visa sig erforderliga;

c) att sistnämnda motioner, i vad desamma avse anslag för budgetåret 1926—1927, icke må vinna riksdagens bifall.

Stockholm den 7 maj 1926.

På statsutskottets vägnar:

S. H. KVARNZELIUS.

---

Vid förestående ärendes slutbehandling inom utskottet hava närvarit:  
från första kammaren: herrar S. H. Kvarnzelius, A. C. Lindblad, Oscar Olsson, J. L. Widell, C. P. V. Nilsson i Gränebo, O. Bergqvist, E. J. G. Rosén, J. G. Waller, J. Jeansson, C. Johansson i Hälsingborg, A. R. Rooth och C. A. Carlsson i Gävle;  
från andra kammaren: herrar A. Anderson i Råstock, A. Wiklund, C. R. Jansson i Falun, S. Bengtsson i Norup, L. J. Carlsson-Frosterud, P. M. Olsson i Blädinge, O. Olsson i Kullenbergstorp, A. Å. Törnkvist i Karlskrona, E. Kristensson i Göteborg, J. Jönsson i Revinge, B. F:son Holmgren och E. G. E. Eriksson i Stockholm.

Bil. A.

Stockholm den 12 mars 1926.

Till riksdagens statsutskott.

Genom beslut den 19 februari 1926 har Kungl. Maj:t anbefallt kungl. kommerskollegium att avgiva och till Eder senast den 15 mars 1926 överlämna begärt yttrande över en inom andra kammaren väckt motion, nr 144, angående överflyttning från kommerskollegium till socialstyrelsen av vissa sjöfartskontrollen rörande frågor.

Med anledning härav får kollegium anföra följande.

Motionärerna hemställa att riksdagen måtte hos Kungl. Maj:t begära skyndsam utredning av frågan om överflyttande från kungl. kommerskollegium till kungl. socialstyrelsen av de sjöfartskontrollen rörande frågor, som enbart eller i övervägande grad röra arbetarskyddet, samt att för riksdagen snarast framläggas förslag till sådan överflyttning i den omfattning, som genom utredningen kan ådagaläggas vara ändamålsenlig.

Såsom allmän grund för detta yrkande framhålla motionärerna, att den nuvarande ordningen, enligt vad vissa statsrådsanföranden skulle giva vid handen, vid dess tillskapande gjorts allenast provisorisk med hänsyn till då rådande tvekan beträffande den lämpligaste lösningen av frågan om förläggningen av fartygsinspektionen, vilket förhållande motionärerna finna bestyrkt av den omständigheten, att socialstyrelsen icke skulle beretts tillfälle att avgiva principutlåtande i förlägningsfrågan.

Vad motionärerna sålunda framhållit synes emellertid grunda sig på en missuppfattning.

Väl är det riktigt, att dåvarande chefen för finansdepartementet, statsrådet Vennersten, i yttrande till statsrådsprotokollet den 29 maj 1914, vilket finnes fogat vid Kungl. Maj:ts proposition av samma dag nr 122, beträffande fartygsinspektionens förläggning till kommerskollegium, förklarar sig ansluta sig till sin företrädares, statsrådet friherre Adelswärds, ståndpunkt ävensom till den motivering, varå densamma grundats. Härvid hänvisar departementschefen emellertid uttryckligen till statsrådsprotokollet i ämnet för den 30 januari 1914, vilket finnes fogat vid Kungl. Maj:ts proposition nr 121 till 1914 års riksdag och som innehåller de företrädares uttalanden, som legat till grund för den föreslagna och sedermera genomförda anordningen. Det är sålunda icke chefens för finansdepartementet uttalande i den till 1913 års riksdag framlagda men sedermera återtagna propositionen, som legat till grund för statsmakternas beslut 1914.

Ur berörda statsrådsprotokoll över finansärenden den 30 januari 1914 må här anföras ett uttalande, vari departementschefen efter att hava förordat anknytande av fartygsinspektionens chefsmyndighet till sjöfartsorganet, kommerskollegium, sammanfattar skälen emot dess förläggning till socialstyrelsen sålunda: »Att överföra den antydda verksamheten till socialstyrelsen vore att belasta denna myndighet med en mängd för densamma främmande uppgifter, utan att därmed vunnes något praktiskt syfte, men tvärtom bestämda olägenheter vållades.»

Att fartygsinspektionens organ uppfördes å extra stat, vilket i sig innebar en provisorisk anordning, förestavades enligt uttryckligt tillkännagivande av hänsyn till kommerskollegii stundande omorganisation.

Denna Kungl. Maj:ts ståndpunkt i förlägningsfrågan biträdde av riksdagen, vadan statsmakterna vid fartygsinspektionens tillkomst få anses hava tagit bestämd ställning till denna fråga.

Vidkommande härefter motionärernas uppgift, att socialstyrelsen icke beretts tillfälle att yttra sig i frågan, må upplysas, att så väl var fallet med det genom 1913 års proposition framlagda förslaget men icke med det slutgiltiga förslag, som framlades 1914. I förenämnda statsrådsprotokoll över finansärenden den 29 maj sistnämnda år förmåler föredragande departementschefen, att under ärendets beredning tillkallade representanter för socialstyrelsen biträtt den av departementschefen hävdade meningen, att fartygsinspektionens chefsmyndighet borde förläggas till kommerskollegium. Vid sådant förhållande lär det få anses naturligt, att socialstyrelsen funnit sig sakna anledning att — på sätt av den utav motionärerna omförmälda reservanten yrkats — avgiva särskilt principuttalande i ämnet i samband med av annan departementschef (civildepartementet) infordrat yttrande i en organisatorisk detaljfråga.

Aven om, såsom ovan uppvisats, det av motionärerna upptagna spörsmålet avgjorts utan förbehåll vid fartygsinspektionens tillskapande, så har emellertid i allt fall fråga om ändring i den sedan 1914 bestående ordningen senare väckts i samband med behandling av förslag om inspektionsorganens överförande på ordinarie stat, i det att ifrågasatt övervägande av ändring beträffande fartygsinspektionens förläggning anförts såsom skäl för ett uppskjutande av statfrågans avgörande. Vid de senaste årens statsverksregleringar synes denna tanke emellertid hava blivit övergiven. Då chefen för handelsdepartementet i statsverkspropositionen till 1923 års riksdag till närmare övervägande upptager spörsmålet om fartygsinspektionens överförande å ordinarie stat, framhåller han å ena sidan, hurusom för ett dylikt överförande talade den relativt långa tid, varunder dessa organ varit i verksamhet, den stadga i arbetsformerna, som under den gångna tiden vunnits, ävensom den hänsyn, som i möjligaste mån borde visas gentemot personalens berättigade intressen, medan han å andra sidan förklarar sig icke kunna bestrida, att tungt vägande skäl talade för att låta med det ifrågasatta överförandet tillsvidare anstå, vilka skäl av honom i fortsättningen angivas vara *dels* behovet av närmare undersökning av viss fråga i samband med av 1902 års löneregeringskommitté utarbetat förslag rörande befattningarna inom fartygsinspektionen, *dels* lämpligheten av att avvakta slutförandet av igångsatt utredning för nedbringandet av antalet befattningshavare inom statsförvaltningen, *dels ock* hänsyn därtill, att den lagstiftning, som utgör själva grunden för fartygsinspektionens verksamhet, sjösäkerhetslagstiftningen, för det dåvarande i väsentliga delar vore föremål för ett ingripande revisionsarbete. Något tal om ändring i avseende å fartygsinspektionens förläggning såsom ytterligare hinder förekommer däremot icke i nämnda proposition liksom ej heller i senare statsverkspropositioner.

Till vidare belysning av förevarande spörsmål vill kollegium redan i detta sammanhang erinra om den behandling detsamma erhållit vid de utredningar angående fartygsinspektionen, som på senare tid verkstälts av 1902 års löneregeringskommitté samt statens besparingskommitté. Vad löneregeringskommittén beträffar må hänvisas till kommitténs utlåtande av den 12 september 1922 angående uppförande å ordinarie stat av kommerskollegii fartygsinspektionsbyrå samt de lokala organen för förhandskontroll å fartygs sjövärdighet. Efter en vidlyftig redogörelse för frågans tidigare behandling av statsmakterna tillstyrker kommittén ett stadfästande av den gällande ordningen genom uppförande å ordinarie stat av såväl fartygsinspektionsbyrån som de lokala tillsynsorganen. Vidkommande den förra anför kommittén

följande. »Vid den prövning löneregeringskommittén ägnat ifrågavarande spörsmål med beaktande av tillgängliga handlingar och med inhämtande i övrigt, jämväl vid besök å fartygsinspektionsbyrån, av erforderliga upplysningar för spörsmålet rätta bedömning, har kommittén kommit till den uppfattningen, att tillräckliga skäl ej vidare torde föreligga att förvägra byråns uppförande å kommerskollegii ordinarie stat.»

Vad härefter angår den ståndpunkt, som intagits av besparingskommittén, så har denna med anläggande av allmänna nationalekonomiska synpunkter föreslagit sådan ändring beträffande inspektionens centrala organ, som för närvarande utgöres av en självständig byrå inom kollegium, att detsamma skulle förenas med kollegii sjöfartsbyrå och såsom en sektion ingå i denna, vilket förslag emellertid efter avstyrkan av kollegium icke upptagits av Kungl. Maj:t.

Efter denna redogörelse för frågans allmänna läge får kollegium beträffande själva saken tillkännagiva, att kollegium för sin del icke funnit skäl föreligga till ändring i den hittills bestående ordningen, och får kollegium till stöd härför åberopa vad nedan anföres.

Ehuru det icke uttryckligen angives i motionen, synas motionärerna närmast åsyfta en tudelning av vad som hittills benämnts förhandskontroll å fartygs sjövärdighet, innebärande i huvudsak, att den kontroll, som kan sägas vara inriktad på att förebygga sjöolyckor, skulle såsom hittills anföras åt kommerskollegium, medan åter frågor, som, såsom motionärerna uttrycka det, enbart eller i övervägande grad röra arbetarskyddet, skulle överlämnas åt socialstyrelsen.

För klargörande av fartygsinspektionen för närvarande åvilande uppgifter får Kollegium hänvisa till här bilagda promemoria innehållande utdrag av de härutinnan gällande bestämmelser, vilka återfinnas i Kungl. förordningen den 31 december 1914 med närmare föreskrifter angående tillsyn å fartyg (tillsynsförordningen) samt Kungl. förordningen den 24 oktober 1919 med närmare föreskrifter rörande tillämpningen av lagen om arbetstiden å svenska fartyg.

De förhållanden, som utgöra föremål för tillsynsorganens här ovan angivna verksamhet, skulle i korthet kunna angivas vara *dels* allmän säkerhet med avseende å fartyget samt säkerhetsförhållanden, som väsentligen röra de ombordvarande, *dels* åtgärder till förhindrande av olycksfall, *dels* ock hygieniska förhållanden med avseende å besättningens bostäder samt dylika förhållanden ombord i allmänhet. Det bemärkes, att dessa förhållanden och särskilt de, som falla inom de båda första grupperna, ofta äro i vederbörande författningar behandlade i intimt sammanhang med varandra och i vart fall reglerade utan hänsyn till någon sådan systematisk åtskillnad, som i ärendet ifrågasatts.

Vad nu beträffar ovannämnda av motionärerna åsyftade uppdelning av fartygsinspektionens nuvarande verksamhet i sjöteknisk kontroll och social tillsyn vill kollegium till en början framhålla, att det skulle vara principiellt oriktigt att företaga en sådan tudelning av det enkla skäl, att sjösäkerheten hos fartyget såsom sådant ju i själva verket är en arbetarskyddsfråga av främsta ordningen. Det synes sålunda icke vara ändamålsenligt att till arbetarskyddet hänföra övervakningen av sådana mindre risker, som utgöras av otillfredsställande hygieniska anordningar ifråga om bostäder, sundhetsförhållanden etc. eller otillräckliga skyddsanordningar till undvikande av oftast relativt mindre allvarliga olycksfall vid lastning och lossning, såsom

krossade fingrar eller dylikt, medan däremot övervakandet av de större riskerna, omfattande fartyg med man och allt, betraktas såsom en arbetarskyddet ovidkommande fråga. Snarare får väl tillsynen över vidtagandet av skilda anstaltar till tryggande av de sjöfarande liv anses vara det förnämsta arbetarskyddet, under det att de angelägenheter, med vilka tillsynen har att taga befattning för tryggande av besättningens hälsa och trevnad ombord o. a. d. jämväl ur rent social synpunkt, torde böra, ehuru i sig själva synnerligen riktiga, anses komma mera i andra rummet.

Om det vore riktigt, å ena sidan, att fartygskontrollen, såsom det förmenas, med sin nuvarande förläggning icke vore fullt effektiv, samt å andra sidan att arbetarskyddskontrollen skulle bli effektivare, om den förlades till socialstyrelsen, skulle tydligen genomförandet av den ifrågasatta tudelningen få till följd, att kontrollen över åtgärder för mindre riskers undanrödjande bleve strängare än kontrollen i fråga om större risker, vilket resultat väl näppeligen varit avsett.

För övrigt bör i detta sammanhang erinras, att önskemål beträffande fartygsbesättningens trevnad och hygieniska förhållanden, såsom exempelvis ventilering av och tillträde till bostäder, kunna vara av beskaffenhet att komma i konflikt med rena sjösäkerhetshänsyn, varför dessa frågor böra bedömas samtidigt. Att en av flera myndigheter utövad kontroll å ett samma fartyg måste medföra oreda, ja även risker, ligger därför redan av denna anledning i öppen dag.

Härtill kommer, att det, enligt kollegii förmenande, icke låter sig göra att fastställa en bestämd åtskillnad mellan begreppen allmän sjösäkerhet och sjösäkerhetsförhållanden, som i första hand avse besättningen, vilket likaledes utgör ett principiellt och väsentligt hinder för en uppdelning av tillsynsverksamheten på skilda händer. Denna mening, åt vilken kollegium jämväl givit uttryck i ett den 6 november 1925 avgivet yttrande i anledning av vissa från internationella arbetsbyrån gjorda förfrågningar, har så till vida delats av socialstyrelsen, att styrelsen i utlåtande i frågan förklarat det möta stora svårigheter att uppdraga någon bestämd gräns mellan begreppen i fråga.

Därest vid en ifrågasatt tudelning av kontrollärendena tillsynen över passagerarfartyg såsom sådana skulle skiljas från de sociala arbetarskyddsfrågorna, så synes jämväl detta innebära en principiell oriktighet, då passagerarfartygskontrollen till sin natur är och alltid ansetts vara — förutom en allmän ordnings- och säkerhetsangelägenhet — ett socialt intresse. Att återigen ett skiljande av dessa ärenden från den egentliga sjösäkerhetskontrollen skulle innebära betydande olägenheter torde enklast påvisas genom att erinra om betydelsen av passagerarfartygscertifikaten, för vars utfärdande fordras sjövärdighet såväl hos fartyget såsom sådant som ock beträffande dess utrustning och anordningar. Som dylikt certifikat är obligatoriskt för passagerarfartyg, innebär nämnda fordran en fullständigt säker garanti att å fartyget i något avseende anmärkta brister utan dröjsmål avhjälpas, såvida fartygsägaren icke avstår ifrån att nyttja sitt fartyg för passagerares befordran. Om och när den sedan längre tid tillbaka svävande frågan om införande av s. k. fartcertifikat, avsedda att utgöra behörighetshandling för nyttjande av lastfartyg, löses i positiv riktning, kommer detta att skänka tillsynsmyndigheternas åtgärder enahanda effektivitet beträffande sistnämnda fartyg. Det är emellertid uppenbart, att ett utbrytande av arbetarskyddskontrollen från den övriga tillsynen skulle i avsevärd grad förtaga verkan av samma kontroll, såvida icke beslut om utfärdande av certifikat finge fattas först efter gemensam beredning mellan ifrågakommande ämbetsverk, vilket otvivelaktigt skulle innebära en i vissa fall så betydande olägenhet, att införande av en dylik ordning knappast kan sättas ifråga.

Emot en tudelning av sjöfartssäkerhetskontrollen tala även i övrigt praktiska skäl, av vilka till en början må beröras en rent organisatorisk fråga. Som det väl å ena sidan må antagas, att de kontrollorgan, som för närvarande finnas inom yrkesinspektionen, hava full sysselsättning med sina nuvarande uppgifter och således icke kunna tåla en mera avsevärd utökning i desamma, medan å andra sidan, såsom ofta och med rätta framhållits, fartygsinspektionens nuvarande personalutrustning är otillräcklig för inspektionens uppgifter, så skulle ett överförande till socialstyrelsen av arbetarskyddskontrollen uppenbarligen förutsätta en ökning av tillsynsorganens personal. Det må nämligen anmärkas, att antalet av allenast sådana tillsynsförrättningar, som i främsta rummet må kunna anses hava karaktär av arbetarskyddskontroll, nämligen inspektionen avseende bostäder och andra för besättningen avsedda rum samt övriga förhållanden, beträffande vilka socialstyrelsens särskilda medverkan är föreskriven i § 2 tillsynsförordningen under de senaste tre åren utgjort ej mindre än 904 i medeltal per år räknat. Överflyttandet av detta högst väsentliga antal förrättningar på andra tillsynsorgan måste obestriddligen innebära en avsevärd arbetsökning för dessa.

När det, såsom i motionen framhålles, på sin tid förmenats, att sjövärdighetskontrollens förläggning till yrkesinspektionen, särskilt med hänsyn till arbetsförhållandena vintertid, skulle komma att innebära en viss besparing, synes detta hava varit beroende på, att man ej haft fullt klart för sig, huru den nya kontrollorganisationen skulle komma att verka och hur den svenska sjöfarten skulle komma att utveckla sig. Denna pågår ju numera även i våra nordligare hamnar så gott som hela året om, och den tid, då väderleksförhållandena vålla inskränkning i sjöfarten, erfordras mer än väl för att fartygsinspektörerna skola kunna övervaka avhjälpandet å de upplagda fartygen av sådana anmärkta brister, som icke kunna utföras under själva seglationen, om ej denna skall därav lida intrång.

Ett annat praktiskt hinder för den ifrågasatta tudelningen ligger i det intima sambandet mellan den preventiva kontrollen och den repressiva, vilken senare i första hand ombesörjes av kommerskollegii sjöaklagare och sjötekniska biträde, som båda, sina instruktioner likmätigt, hava att taga beaktning jämväl med ärenden av den natur, att de böra räknas till rena arbetarskyddsfrågor. Det är utom all fråga, att det formfria samarbete mellan de olika kontrollorganen, som med den nu rådande ordningen kan föresiggå utan besvär och tidsutdräkt, skulle omöjliggöras, i den mån viss del av kontrollen förlades till annat ämbetsverk, såvida icke en uppdelning av arbetet på flera händer vidtoges.

I detta sammanhang må jämväl beaktas, att i den mån en betryggande bemanning må kunna anses utgöra en arbetarskyddsangelägenhet, en del av de frågor, som för närvarande handhavas av navigationsskoleinspektören och kollegii sjöfartsbyrå i dess egenskap av sjömanshusens chefsmyndighet, vid en konsekvent genomförd uppdelning skulle komma att splittras på skilda håll, vilket emellertid icke ens torde kunna ifrågasättas.

Slutligen finnes ännu en praktisk sida av saken, som gör att en tudelning av kontrollen knappast låter sig utföra, nämligen hänsyn till de rent internationella förhållandena. På grund av sjöfartens internationella karaktär måste varje lagstiftning på området bliva internationell eller i vart fall så nära som möjligt ansluta sig till internationella förebilder. Det är ju också intresset av att åstadkomma internationell likformighet, som föresvävat den internationella arbetsbyrån i Genève vid avfattandet av de frågor rörande bland annat allmänna principer för tillsynen över sjöfolkets arbetsförhållanden, vilka nyligen blivit för Sveriges vidkommande besvarade. För genomförande av en dylik samstämmighet kräves emellertid också internationell

likformighet i fråga om kontrollorganen och i intet annat land finnes någon tudelning genomförd i fråga om sjösäkerhetskontrollen. I England läser man till och med efter vad kollegium försport hava börjat dryfta frågan. huruvida icke viss tillsyn beträffande säkerhetsåtgärder vid fartygs lossning och lastning, vilka närmast avse tryggheten av stuveriarbetarnas säkerhet, borde överflyttas till den myndighet, som handhaver sjöfartssäkerhetskontrollen.

Vidkommande de internationella förhållandena må till sist jämväl framhållas, att de förhandlingar mellan olika länder, som lagstiftningen på området förutsätter, i hög grad komme att försvåras, därest ett land därvid skulle representeras av skilda myndigheter.

Då det, såsom kollegium nu i korthet uppvisat, icke är vare sig av principiella eller praktiska skäl lämpligt eller ens möjligt att uppdelas den statliga fartygskontrollen i ett rent sjösäkerhetsmoment och ett mera socialt moment, så kan det av motionärerna åsyftade resultatet icke nås med mindre fartygsinspektionen i dess helhet överflyttas till socialstyrelsen. Med den ställning kollegium intagit till det i motionen väckta spörsmålet har kollegium ansett sig böra framlägga de skäl och synpunkter, på grundval av vilka jämväl detta senare alternativ synes kollegium kunna, utan igångsättande av särskild utredning, till innebörd och verkningar bedömas.

Ett av de förnämsta skäl, som legat till grund för den nuvarande ordningen, har varit den omständigheten, att handhavandet av sjösäkerhetskontrollen förutsätter en så intim beröring med andra sjöfarten vidkommande frågor, att den näppeligen låter sig på ett effektivt sätt utföra utan att vara anknuten till det organ, som handlägger sjöfartsfrågor i allmänhet. Detta skäl, vars giltighet för vårt lands del bestyrks av erfarenheten, torde jämväl hava varit den avgörande orsaken till att man i andra sjöfartsländer och särskilt i grannländerna anknutit fartygsinspektionen till sjöfartsorganen.

I detta sammanhang må ävenledes framhållas, att det jämväl för handhavandet av de sjöfartsnäringsfrågor, som i första rummet åvila kollegii sjöfartsbyrå, visat sig vara av stor betydelse att uppehålla en intim kontakt mellan sagda byrå samt organen för såväl den preventiva som den repressiva sjöfartssäkerhetskontrollen.

Vidare må erinras därom, att fartygsinspektionens centrala organ ursprungligen varit organiserat såsom en sektion av kollegii byrå för ärenden angående utrikes handeln och sjöfarten, var till grunden varit åsikten, att samtliga sjöfartsärenden borde handläggas å en och samma byrå. Den här för i främsta rummet bestämmande synpunkten synes hava varit en önskan att trygga en enhetlig behandling av nämnda ärenden. Vid behandlingen av frågan om kollegii omorganisation i samband varmed den nuvarande fartygsinspektionsbyrå tillkom, anförde föredragande departementschefen, statsrådet Thorsson — efter att hava framhållit nyssberörda synpunkter i fråga om sjöfartsärendenas handläggning — att det med hänsyn till mångfalden av desamma och deras väsentligen olikartade beskaffenhet dock icke syntes bliva möjligt för byråchefen å en sjöfartsbyrå av föreslagen omfattning att i detalj övervaka arbetet å fartygsinspektionssektionen, utan skulle hans ingripande förmodligen komma att inskränka sig till mera viktiga frågor, särskilt sådana av principiell innebörd, och yttrade departementschefen härutinnan vidare: »Då dessa frågor alltid torde komma att föredragas inför generaldirektören, läser — även om sjöfartsärendena uppdelas å två byråer, nämligen en sjöfartsbyrå i egentlig mening och en fartygsinspektionsbyrå — samma enhetlighet i avgörandet med väsentligen minskat arbete för byråchefen å sjöfartsbyrån kunna ernås genom en föreskrift i en blivande instruktion, att den sistnämnde skall vara närvarande vid föredragningen och avgörandet av dylika frågor.»

Till ytterligare belysning av huru stor vikt förenämnde departementschef, statsrådet Thorsson, uppenbarligen tillagt betydelsen av att bereda sjöfartsnäringsintressen tillfälle att göra sin röst hörd jämväl vid behandling av rent sociala frågor må erinras om den behandling han vid framläggande av proposition till 1919 års lagtima riksdag angående sjöarbetstidslagen underkastade väckt fråga om förläggande av ärenden rörande dispenser från sagda lag till arbetsrådet. Förslaget förkastades under hänvisning till nödvändigheten av att i så fall bereda plats i arbetsrådet åt en eller flera å sjöfartsnäringsens område särskilt sakkunniga, vilket statsrådet emellertid befarade skola kunna komma att förrycka arbetsrådets sammansättning.

De skäl av internationell art, som ovan anförts såsom hindrande en utdelning av kontrollen, kunna med samma styrka anföras mot en förflyttning av fartygsinspektionen i dess helhet från sjöfartsorganet. Den särdeles stora betydelse, som å detta område måste tillmätas de internationella synpunkterna, framhövdes också vid fartygsinspektionens tillkomst. I det vid Kungl. Maj:ts proposition nr 121 till 1914 års lagtima riksdag fogade utdraget av protokollet över finansärenden för den 30 januari 1914 återfinnes följande av dåvarande chefen för finansdepartementet, statsrådet friherre Adelswärd, gjorda uttalande: »Och slutligen anmärkes det förhållande, att fartygskontrollen i de länder, efter vilkas lagstiftning vi för vår sjöfarts obehindrade bedrivande äro nödsakade att i viktiga avseenden anpassa oss, ingår såsom ett led i den centrala sjöfartsförvaltningen. Då den internationella utvecklingen på förevarande område, med den ömsesidiga tillämpning av fartygskontrollen, som densamma medfört, kräver ständig kommunikation emellan de statsmyndigheter, vilka i de skilda länderna utöva kontrollen, är det av icke ringa vikt för ärendenas skyndsamma och tillfredsställande avgörande att desamma å ömse sidor behandlas av de myndigheter, vilka hava den utrikes sjöfarten inom sitt tjänsteområde. Huru angelägen man än bör vara att undvika obehörig inverkan av enskilda sjöfartsintressen på frågor, som röra säkerheten, måste väl dock erkännas, att det för behandlingen av dessa spörsmål, särskilt i deras internationella sammanhang, är nödigt att äga kännedom om sjöfartens allmänna läge, och de i berörda hänseende erforderliga kvalifikationerna hos den förvaltande myndigheten torde i allt fall företrädesvis vara till finnas hos det centrala sjöfartsorganet.»

Till bevis om riktigheten av sålunda andragna synpunkter i avseende å kommunikation å förevarande område skilda stater emellan må det vara tillfyllest att här erinra om innehållet i den konvention, vartill förslag uppgjordes vid en nordisk konferens i Köpenhamn i september månad 1925 och vilken nu blivit för Sveriges del underskriven. I sagda konvention göres följande uttalande:

»Hans Maj:t Konungen av Sverige, Hans Maj:t Konungen av Danmark och Island, Presidenten för Republiken Finland, Hans Maj:t Konungen av Norge: hava i insikt om att de nordiska staterna äga en effektiv och på fullt tidsenligt sätt organiserad tillsyn å fartyg samt närmare tekniska föreskrifter härom vilka äro nära besläktade och i vissa punkter överensstämmande, och efter att en konferens i Köpenhamn av delegerade från nämnda stater övertygat sig om, att de resp. ländernas lagstiftning och administrativa system på fullt tillfredsställande sätt uppfylla de fordringar, som för närvarande kunna ställas på en betryggande kontroll över fartygs sjövärdighet, beslutat att avsluta en konvention om fullt ömsesidigt erkännande av respektive bestämmelser och certifikat rörande tillsyn över fartygs sjövärdighet och utrustning i syfte, att underlätta samfärdseln till sjöss mellan de kontraherande inbördes, och att främja ge kontraherande staternas samarbete med hänsyn till den vidare utvecklingen av internationellt erkända bestämmelser på hithörande område.»



Därjämte göres i konventionen (Artikel V) följande uttalande:

»De kontraherande staterna vilja var för sig sträva efter att utvidga och stärka samarbetet rörande lagstiftningen om kontrollen över fartygs sjövärdighet och om säkerheten för människoliv till sjöss och vilja av denna anledning

2) i den utsträckning, som förhållandena medgiva, vidmakthålla ett intimt samarbete vid förberedande av nya bestämmelser.»

Det bemärkes, att om ock konventionen visserligen icke utgör något direkt hinder för en väsentligare ändring i organisationen av fartygsinspektionen, en sådan dock kan tänkas medföra rubbning i den genom konventionen träffade överenskommelsen och i allt fall synes kunna ske allenast i samråd med de övriga kontraherande staterna,

Konventionens ovan återgivna inledningsuttalande torde böra uppmärksammas jämväl med hänsyn till det däri inrymda oförbehållsamma erkännandet av det sätt, varpå fartygskontrollen i de kontraherande staterna är organiserad, vilket förklaras vara effektivt och fullt tidsenligt. Denna mening, som sålunda för allenast några månader sedan erhållit officiellt uttryck, har jämväl för Sveriges del helt nyligen kommit till synes i ett av nuvarande statsrådet och chefen för handelsdepartementet gjort uttalande, nämligen i en den 28 nästlidne februari till direktören för internationella arbetsbyrån avlåten skrivelse med svar å vissa i annat sammanhang ovan berörda förfrågningar. I skrivelsen förmåles bl. a., »att Sverige — — — — — i fråga om tillsyn å fartyg och besättningens arbetsförhållanden ombord äger en synnerligen modern lagstiftning», som vidare förklaras vara framvuxen under samarbete mellan företrädare för skilda intressen och under hänsynstagande till de förhållanden av olika natur, varmed den svenska sjöfarten haft att räkna.

Till vad ovan andragits vill kollegium till sist göra ytterligare ett par erinringar, nämligen beträffande dels det samarbete, som i hithörande frågor författningenslignigt äger rum mellan kollegium och socialstyrelsen, dels ock vissa med fartygsinspektionens verksamhet i yttre och inre avseenden sammanhängande spörsmål.

Vidkommande förnämnda fråga må erinras om innehållet i

1:o) § 2 i lagen om tillsyn å fartyg den 16 oktober 1914, varest stadgas, bland annat, som följer:

»Den i denna lag stadgade tillsyn utövas av fartygsinspektionens chefsmyndighet, i vissa avseenden under samverkan med yrkesinspektionens chefsmyndighet — — — — —.»

2:o) § 2 i kungl. förordningen med närmare föreskrifter angående tillsyn å fartyg den 31 december 1914, så lydande:

»För fullgörande av den socialstyrelsen i egenskap av yrkesinspektionens chefsmyndighet åliggande medverkan vid tillsyn å fartyg har styrelsen:

a) att med noggrannhet uppmärksamma de förhållanden, som äro av betydelse för att bereda ombord å fartyg anställda skydd mot olyckfall eller ohälsa, varunder i denna förordning inbegripas jämväl frågor rörande bostäder och bemanning;

b) att från vederbörande tillsynsorgan eller genom för ändamålet utsänd person införskaffa de ytterligare upplysningar rörande under a) omnämnda förhållanden, som styrelsen finner erforderliga;

c) att hos kommerskollegium göra framställning om de åtgärder, som styrelsen finner behöfliga för beredande av nödigt skydd av under a) angivet slag; samt

d) att föra anteckningar såväl om de upplysningar, som vunnits vid tillämpningen av bestämmelserna under a) och b), som ock om de åtgärder, vartill tillämpningen av stadgandet under c) kunnat leda.

Det genom förestående bestämmelser föreskrivna samarbetet mellan ämbetsverken har naturligen i full utsträckning upprätthållits. Förutom det socialstyrelsen genom från såväl kollegium som fartygsinspektörerna översända rapporter och andra handlingar rörande fartygskontrollen erhållit vederbörlig kännedom om särskilda frågor, har styrelsen genom dess byrå-assistent för sjöfarsärenden underhållit så gott som daglig förbindelse med fartygsinspektionsbyrån. Därjämte har socialstyrelsen vid beredning och avgörande av viktigare frågor å hithörande område städse beretts tillfälle att låta sig representera, vilket jämväl skett.

Som föreskrifterna om ämbetsverkens nu berörda samverkan samt socialstyrelsens därtill knutna åligganden tillkommit i akt och syfte att tillgodose just de synpunkter, som torde få anses hava legat till grund för motionärernas förslag, synes detta i första hand bort hava fotats å omständigheter, som givit vid handen, att de träffade anordningarna icke varit till fyllest för att tillförsäkra socialstyrelsen vederbörligt inflytande å ifrågakommande ärenden eller att socialstyrelsen av andra skäl icke kunnat fylla de uppgifter, som i detta avseende ålegat densamma. Att så varit förhållandet har emellertid icke ens påståtts.

Vad härefter angår ovan antydda spörsmål rörande fartygsinspektionens verksamhet i yttre avseende, så finner kollegium sig i detta sammanhang icke böra underlåta att framhålla, hurusom inspektionsverksamhetens omfattning är direkt avhängig av storleken av den personal, som står till föfogande, samt de anslagsmedel, som stå denna personal till buds för verkställande av erforderliga förrättningsresor. Vad beträffar antalet befattningshavare må erinras, hurusom statsmakterna de senaste åren av besparings-skäl indragit vissa befattningar inom den lokala organisationen, vilket icke kunnat undgå att påverka arbetsresultatet. Beträffande vidare frågan om resemedel vill kollegium erinra därom, att kollegium vid flerfaldiga tillfällen hemställt, att resekostnads- och traktamentsersättningarna skulle för fartygsinspektörerna lika väl som för yrkesinspektörerna utgå av det under riksstatens vederbörande huvudtitel uppförda förslagsanslag till resekostnads- och traktamentspenningar, varigenom skulle vinnas ett betydligt bättre utnyttjande av de lokala kontrollorganens verksamhet och bättre anpassning efter fluktuationerna inom sjöfarten. Denna hemställan har emellertid så mycket mindre beaktats, som Kungl. Maj:t och riksdagen i stället är från år vidtagit väsentliga reduceringar i det för fartygsinspektörernas tjänsteresor anvisade, snävt begränsade anslaget.

I samband med här berörda personalfrågor får kollegium jämväl peka på de uppenbara olägenheter, som såväl med hänsyn till rekrytering som ock ur andra synpunkter äro förenade därmed, att fartygsinspektionens lokalpersonal alltjämt icke undergått löneroglering och dessutom i likhet med institutionen i dess helhet fortfarande kvarstår å extra stat.

Slutligen må beröras ett spörsmål avseende de författningar, vilkas tillämpning utgör inspektionsverksamhetens innehåll. En stor del av detta författningskomplex har på senare tid varit föremål för ett genomgripande revisionsarbete, som resulterat i ett antal till Kungl. Maj:t överlämnade förslag. Sälunda föreligger *dels* ett av skeppstjänstkommitterade den 21 maj 1920 avgivet förslag till, bland annat, förordning angående bostäder m. m. å fartyg för ombord anställda, varöver kollegium den 19 februari 1921 avgivit infordrat utlåtande *dels* av kommerskollegium den 31 december 1924 avgivet förslag till förnyad förordning angående fartygs byggnad och utrustning *dels*

ock av kollegium den 30 oktober 1925 avgivet förslag till vissa ändringar uti förordningen om tillsyn å fartyg ävensom förordningen angående vissa säkerhetsåtgärder vid nyttjande av fartyg. Den omständigheten, att dessa förslag hittills icke blivit slutligt behandlade utan alltjämt äro beroende på Kungl. Maj:ts prövning, är givetvis av beskaffenhet att föranleda en viss osäkerhet i fartygsinspektionens verksamhet.

---

Ehuru den statliga förhandskontrollen å fartygs sjövärdighet här i landet helt visst måste anses fylla högt ställda anspråk, är det givet att dess effektivitet kan ökas. Det rätta medlet härtill utgöres emellertid, enligt kollegii förmenande, icke av en utbrytning av dessa ärenden ur deras sammanhang med övriga sjöfartsärenden, utan synes fastmera vara att söka uti vidtagande av följande åtgärder:

- 1:o) ökning av antalet fartygsinspektörer;
- 2:o) anvisande av medel för resekostnads- och traktamentsersättning åt fartygsinspektörerna från det under tionde huvudtiteln uppförda förslagsanslag till rese- och traktamentspenningar;
- 3:o) snar lösning av frågan om löneroglering för den lokala organisationen samt uppförande å ordinarie stat av såväl fartygsinspektionsbyrån som fartygsinspektörerna; samt
- 4:o) slutligt avgörande av till Kungl. Maj:t överlämnade förslag till nya eller överarbetade föreskrifter å här ifrågavarande lagstiftningsområde.

Under hänvisning till vad ovan anförts får kollegium beträffande det i förevarande motion framförda förslaget tillkännagiva, att kollegium för sin del icke kan finna någon utredning i ämnet av behovet påkallad.

---

I detta ärendes handläggning hava deltagit, förutom undertecknad Nilsson, föredragande, generaldirektören Fryxell och tj. f. kommerserådet, sekreteraren Landberg.

Med förhinder för generaldirektören:

*Karl Sidenwall.*

*Nils Gustaf Nilsson.*

*Gunnar Böös.*

---

## Till riksdagens statsutskott.

Genom remiss den 19 februari 1926 har socialstyrelsen anbefallts att avgiva och till riksdagens statsutskott senast den 15 mars 1926 överlämna yttrande över en inom andra kammaren väckt motion, nr 144, angående överflyttning från kommerskollegium till socialstyrelsen av vissa sjöfarts-säkerhetskontrollen rörande frågor. Till fullgörande härav får styrelsen anföra följande.

Såsom av motionärerna framhålles, dryftades under förarbetena till den vid 1914 års senare riksdag genomförda sjösäkerhetslagstiftningen utförligt frågan om den lämpliga anordningen och förläggningen av den centrala myndighet, fartygsinspektionens chefsmyndighet, som skulle handhava den av nämnda lagstiftning påkallade utvidgade statskontrollen å fartyg. Det huvudsakliga intresset anknöt sig härvid till frågan, huruvida chefsmyndigheten skulle förläggas till kommerskollegium, som i allmänhet hade att företräda sjöfartsintressena inom statsförvaltningen, eller, med hänsyn till de starkt framträdande sociala momenten i den tillämnade kontrollen, till socialstyrelsen. Ett annat alternativ, som övervägdes, var, att en tudelning av de sjöfartssäkerheten rörande förvaltningsfrågorna skulle göras därhän, att de som enbart eller i övervägande grad rörde arbetarskydd komme under direkt behandling av socialstyrelsen och denna underordnade organ. Från Kungl. Maj:ts sida blev emellertid kommerskollegium föreslaget som chefsmyndighet, vilket förslag även biträdades av riksdagen. För tryggheten av att de sociala uppgifterna inom fartygskontrollen skulle behörigen tillgodoses, uttalades emellertid, att en nära samverkan av fortlöpande och permanent karaktär skulle upprättas på ifrågavarande område mellan kommerskollegium och socialstyrelsen, därvid det förutsattes, att socialstyrelsen i anledning härav skulle förstärkas med erforderliga arbetskrafter. Anslag för ändamålet beviljades även, avseende anställandet av en byråassistent för sjöfartsärenden med nautisk utbildning och avlöning motsvarande tjänstemans av dåvarande andra normalgraden, en nautisk utbildad amanuens och ett kvinnligt biträde av dåvarande första graden. Från och med år 1915 har också inom socialstyrelsens andra byrå varit inrättad en särskild avdelning för sjöfartsärenden, vars personal utgjorts av nyssnämnda befattningshavare. Amanuensbefattningen har emellertid i sparsamhetssyfte indragits från och med den 1 juli 1923.

I lagen om tillsyn å fartyg den 16 oktober 1914 har föreskrivits (2 §), att fartygsinspektionens chefsmyndighet skall utöva tillsynen under samverkan i vissa avseenden med yrkesinspektionens chefsmyndighet. Socialstyrelsens medverkan vid tillsynen har sedermera närmare bestämts i förordningen den 31 december 1914 med närmare föreskrifter angående tillsyn å fartyg, enligt vars § 2 socialstyrelsens åligganden i angivna hänseende äro följande:

a) att med noggrannhet uppmärksamma de förhållanden, som äro av betydelse för att bereda ombord å fartyg anställda skydd mot olycksfall eller ohälsa, varunder i denna förordning inbegripas jämväl frågor rörande bostäder och bemanning;

b) att från vederbörande tillsynsorgan eller genom för ändamålet utsänd person införskaffa de ytterligare upplysningar rörande under a) omnämnda förhållanden, som styrelsen finner erforderliga;

c) att hos kommerskollegium göra framställning om de åtgärder, som styrelsen finner behövliga för beredande av nödigt skydd av under a) angivet slag;

d) att föra anteckningar såväl om de upplysningar, som vunnits vid tillämpning av bestämmelserna under a) och b), som ock om de åtgärder, vartill tillämpningen av stadgandet under c) kunnat leda.

Till dessa bestämmelser ansluta sig vissa föreskrifter i § 4 av samma förordning om skyldighet för fartygsinspektör att tillhandagå socialstyrelsen med upplysningar angående förhållanden av betydelse i arbetarskyddsavseende. I samma paragraf föreskrives även skyldighet för fartygsinspektör att, där socialstyrelsen så förordnar och kommerskollegium finner hinder därför ej möta, vara sådan specialinspektör, varom stadgas i 23 § lagen om arbetarskydd, i avseende å arbete ombord å fartyg i bruk jämte med dylikt arbete i omedelbart samband stående arbete i land.

Den ordning för utövandet av den sociala delen av fartygskontrollen, som sålunda kom till stånd, lär knappast kunna anses fullt tillfredsställande. Den i och för sig rationellaste lösningen av den föreliggande frågan torde även onekligen vara den, som av motionärerna närmast angives, nämligen att en tudelning av de sjöfartssäkerheten rörande ärendena genomfördes, så att handläggningen av de ärenden, som helt eller huvudsakligen röra arbetarskydd, överflyttades på socialstyrelsen. En dylik uppdelning av kontrollens utövande på skilda myndigheter skulle emellertid stöta på avsevärda praktiska svårigheter på grund av det intima samband, som i stor utsträckning äger rum mellan den sjötekniska och den socialt betonade sidan av kontrollen. Ett genomförande av denna uppdelning torde emellertid icke vara omöjligt, men de därmed förbundna svårigheterna och konsekvenserna torde först efter en mer ingående utredning kunna med någon säkerhet bedömas. Tydligtvis kan en sådan utredning icke lämpligen anförtros åt de av frågan berörda verken.

Styrelsen anser sig i detta sammanhang böra erinra om, att på vissa områden, exempelvis bergshantering, övervakandet av arbetarskyddet uppdragits åt befattningshavare, som huvudsakligen i annat syfte äro verksamma inom området. Beträffande arbetarskyddsfrågorna fungera de såsom specialinspektörer inom yrkesinspektionen och sortera i nämnda egenskap under socialstyrelsen såsom yrkesinspektionens chefsmyndighet. En liknande anordning låter sig givetvis tänka även ifråga om tillsynen å fartyg och skulle utan tvivel ur social synpunkt innebära en förbättring i jämförelse med nuvarande ordning: bland annat skulle socialstyrelsen därigenom vinna möjlighet att i dessa ärenden vända sig direkt till fartygsinspektörerna för skyddsåtgärders vidtagande samt dessa befattningshavare kunna åläggas direkt rapportskyldighet till styrelsen. En dylik anordning måste emellertid givetvis anses underlägsen en särskild inspektion med arbetarskyddet som huvuduppgift och kan sålunda icke förordas annat än som i viss mån en nödfallsutväg.

Såsom förut anförts, har i förordningen med närmare föreskrifter angående tillsyn å fartyg föreskrivits skyldighet för fartygsinspektör att, där socialstyrelsen så förordnar och kommerskollegium finner hinder därför ej möta, vara sådan specialinspektör, varom stadgas i 23 § lagen om arbetarskydd, i avseende å arbete ombord å fartyg i bruk jämte med dylikt arbete i omedelbart samband stående arbete i land. Med här omnämnda arbete avses arbete med lastning och lossning av fartyg. I enlighet med bemyndigande av Kongl. Maj:t har emellertid tillsynen däröver överlämnats åt underinspektörerna inom yrkesinspektionen, vilken anordning visat sig fungera tillfredsställande. Någon anledning att meddela förordnande för fartygsinspektör att tjänstgöra såsom specialinspektör inom yrkesinspektionen har därför hittills icke förelegat.

Stockholm den 15 mars 1926.

*Gunnar Huss.*

*Th. Furst.*